

# Le Musée National de Marine.

*Conférence par le R. P. Fr. De Cleyn S. J.,  
Vice-président de l'Académie de Marine,  
à la séance publique du 3 juin 1939.*

---

Messieurs,

Grâce aux encouragements de l'administration de la Marine, par la voix de son Directeur-Général, Monsieur Henri De Vos, et de l'administration communale d'Anvers, dont Messieurs les échevins Sasse et Wilms se sont fait les interprètes, nous nous réjouissons de voir le projet d'un Musée Maritime sortir de la période des vœux platoniques pour entrer dans celle de la réalisation. Pareil concours des pouvoirs ne peut manquer d'ajouter son poids à la sympathie que le projet a rencontré et rencontrera davantage encore dans l'opinion publique mieux éclairée. Car bientôt celle-ci prendra conscience de la lacune à combler et se demandera comment il a pu se faire qu'Anvers ne dispose pas jusqu'à ce jour d'un musée digne de son passé glorieux et de son activité dans le commerce maritime mondial. Il s'est rencontré chez nous des hommes éclairés et dévoués, qui émus de cette regrettable lacune mirent pour la combler, et leur expérience des choses de la mer et, chose qui n'est pas à dédaigner, des contributions volontaires, sans lesquelles le modeste local de la rue Rouge n'aurait jamais vu le jour. Ces amis du musée ont connu cette période de torpeur et d'indifférence et plus d'une fois, sans doute, le découragement les eut envahis, sans l'action énergique et généreuse du fondateur et premier conservateur : M. Emile Beuckeleers-Donche.

Pour ces ouvriers de la première heure, ce n'est pas une mince récompense de leurs inlassables et opiniâtres efforts de voir lever l'aurore du jour, où enfin se dressera dans notre Métropole, un vrai Musée maritime. Je dis, Messieurs, un Musée qui ne soit pas seulement un abri pour les reliques vénérables de notre patrimoine maritime, un local cher aux collectionneurs et aux amateurs d'antiquités, mais un Musée qui sera un instrument de travail intellectuel et une œuvre de propagande intense ; un Musée dont les fondations

soient conçues avec sagesse, avec une grande largeur de vues et confiance dans l'avenir ; un Musée en un mot qui n'aura rien à envier à ce que dans ce domaine l'action combinée des pouvoirs publics et de l'initiative privée a réalisé chez nos voisins.

Pour que ce beau rêve devienne réalité, une question préalable se pose : la voici. Quel est proprement le but d'un Musée maritime et quels sont les moyens de l'atteindre ?

Il faut que le bâtiment, tel que nous le rêvons, avec de vastes salles d'exposition, ses collections, sa bibliothèque, sa salle de lecture et de conférences parle à ceux qui le fréquentent.

Or, dans son muet langage que leur dirai-t-il ? Les visiteurs, que nous espérons être nombreux, se contenteront-ils d'admirer les locaux, les vitrines avec leurs trésors, les richesses de documentation dans le domaine des sciences de la mer, sans emporter autre chose que la satisfaction d'une vaine curiosité ? N'est-ce pas, hélas, le sort réservé à nos musées artistiques, sanctuaires de nos gloires passées, devant lesquels défile la foule des profanes, dont l'attention est attirée, moins par la valeur des objets exposés que par quelque détail insignifiant et vulgaire. Il faudrait, soit dit en passant, à notre peuple une formation générale, qui, non seulement lui permet d'apprécier la valeur des objets, mais excite son intérêt avec le désir de prendre un contact plus fréquent et plus intime avec les chefs-d'œuvres de nos artistes d'autrefois et de maintenant, avec les résultats magnifiques des études, des travaux de nos ingénieurs, de nos ouvriers qualifiés. Pareille formation esthétique en même temps que le goût des œuvres de l'intelligence, qui feraient un heureux contre-poids à l'engouement excessif pour les excentricités du sport moderne, nous ne pouvons que le déplorer, cette formation n'existe pas dans notre pays.

Mais ce qui nous réunit en ce moment est d'établir le but spécial d'un Musée de Marine.

Nous sommes d'accord, je pense pour reconnaître qu'un Musée de ce genre serait une œuvre excellente de propagande pour le développement de la mentalité maritime, si intensément encouragée chez nos voisins. Or, Messieurs, mais j'enfonce sans doute une porte ouverte, car vos convictions me sont connues, cette éducation se fera surtout par l'École. Le Musée, pour la jeunesse qui étudie, doit être le complément naturel de l'enseignement théorique reçu à l'école. Tout homme qui a été pendant un temps plus ou moins

long en contact avec la jeunesse et qui en a gardé l'expérience a constaté avec tristesse les invraisemblables ignorances, je ne dis pas seulement chez la population scolaire de notre enseignement primaire, mais parfois chez ceux-mêmes qui eurent l'avantage d'une instruction plus soignée, voire universitaire. N'en trouverait-on pas qui sont convaincus encore que pendant la nuit les navires restent en place et ne continuent leur voyage qu'au lever du soleil ? J'en ai rencontré pour lesquels le mouvement de la marée dans l'Escaut était un phénomène insoupçonné, et qui ouvraient de grands yeux quand ils apprirent en traitant de la navigabilité du fleuve qu'avant de démarrer, le pilote avait estimé qu'il y aurait assez d'eau sous la quille pour n'avoir pas à redouter un échouement sur les bancs de sable ou des avaries aux hélices.

On peut jusqu'à certain point excuser chez les jeunes gens à l'école, cette lacune dans les connaissances maritimes. Mais ce qui est moins pardonnable et pas si rare, est de retrouver une pauvreté analogue chez les hommes que leurs occupations professionnelles mettent en contact journalier avec le transport par mer et dont tout le bagage scientifique se ramène à des formules vagues parfois erronées, incomplètes, ramassées au hasard de la pratique et de la routine.

Permettez-moi de citer un fait qui confirme votre conviction que la jeunesse studieuse doit trouver dans un Musée le moyen de «réaliser» l'enseignement théorique. C'est une tradition déjà ancienne que les étudiants de St. Ignace visitent le port de Rotterdam chaque année. Le bateau de service maritime de la ville les attend à l'arrivée. Voyage sur la Meuse, où défilent devant leurs yeux les installations portuaires si admirablement adaptées aux fonctions propres du port. Les «Haven» en communication directe avec le fleuve, le mouvement incessant et à toutes les heures de la navigation, grâce à la situation géographique de la ville, à une immense surface d'eau qui permet le «stroomopslag», le chargement et le déchargement en pleine rivière. La visite du port est complétée par quelques heures, trop souvent très courtes, hélas, passées dans le remarquable Musée de la ville, avec ses maquettes de ports, les modèles des différents bateaux de commerce et de pêche, les engins de propulsion perfectionnés, les merveilleux progrès réalisés dans la signalisation en pleine mer et sur les côtes, une bibliothèque riche en ouvrages sur les sciences nautiques, des revues maritimes, ensemble idéal qui permet non seulement de compléter l'enseignement

reçu, mais développe chez les meilleurs, le goût, l'intérêt, l'esprit de recherche dans ce vaste domaine. Quand alors au retour, l'étudiant cherche à savoir si Anvers dispose d'une institution semblable, grand est l'embarras du professeur.

Si parmi tant d'autres avantages, le Musée parvenait à faire mieux comprendre la place de notre port anversois dans l'Economie générale de la Belgique, ne serait-ce pas un réel succès ? Ce port dont un jour le Ministre d'alors disait à la Chambre Belge, pour faire passer les gros subsides et crédits pour le développement des installations portuaires : «Dépenser 100, 150 millions pour ce port, c'est semer de l'or par toute la Belgique». Le peuple belge se rend-il compte de ce que représente dans le patrimoine national un port que les voisins regardent avec une envie parfois mal dissimulée ? Comme pareille insouciance des choses de la mer est dangereuse pour le pays. Tout récemment un économiste français qui voulait découvrir la cause du malaise où se débat la marine marchande de son pays n'hésite pas à déclarer qu'elle n'est autre «que l'indifférence générale à l'égard du commerce maritime». Si ailleurs nous voyons les puissances du moment développer leur activité sur mer au prix de grands sacrifices, n'est-ce pas parce qu'elles savent, comme il le fut dit au parlement anglais, qu'un pays dont la flotte s'affaiblit perd son sang par tous les pores de son corps ?

Messieurs, il est utile de profiter des leçons que l'étranger nous donne pour créer et développer par l'enseignement l'intérêt pour les choses de la mer. Lors de mon séjour à New-York eut lieu une conférence par l'ingénieur en chef du port de New-York, Monsieur Rush. Il s'agissait de la construction d'un nouveau tunnel entre New-York et Jersey City. Or, là où je m'attendais à ne rencontrer que des ingénieurs, des chefs de firmes maritimes, des négociants, jugez de ma surprise de constater que l'auditoire très nombreux se composait en notable partie d'instituteurs, d'institutrices, parmi lesquels un grand nombre de religieuses et de religieux.

Le Maire de la ville et l'Archevêque de New-York avaient engagé le personnel enseignant à assister à cette conférence, et cela, portait l'invitation, afin que chaque instituteur, chaque institutrice, rentré dans son local de classe pût mettre le demi-million de jeunes gens et de jeunes filles de New-York, au courant de la grande affaire qui passionnait alors le monde maritime. Il leur

avait semblé que pour l'éducateur du peuple il y avait un devoir de ne pas perdre de vue que les enfants de maintenant seront les citoyens de demain, appelés à prêter leur concours intelligent et averti aux hommes de Gouvernement dans l'accomplissement de leur tâche.

Dans ce tour d'horizon, je voudrais encore m'arrêter sur ce que l'enseignement public réalise en Hollande pour instruire le public dans les questions d'intérêts maritimes.

Vous vous rappelez sans doute comment en 1924 fut rejeté le projet de traité entre le gouvernement belge et celui de La Haye. Ce projet prévoyait entre autres clauses, la construction du canal d'Anvers-Moerdijk, projet que l'ingénieur hollandais, Ramaer, dans une brochure répandue à profusion avait stigmatisé comme une catastrophe pour la Hollande. Au moment du vote une foule considérable s'était massée devant le palais de la Nation de La Haye, hostile au projet et ne se faisant pas faute de le manifester. Chose étrange, semble-t-il à première vue, qu'une telle émotion ait pu se produire chez nos voisins. Messieurs, il n'y a pas là de quoi être surpris, quand on parcourt certains ouvrages classiques de géographie hollandaise où sont exposés et résolus les différends entre la Belgique et la Hollande sans laisser le moindre doute sur l'issue des pourparlers entre les deux pays. Dans son «*Leerboek der Economische Geographie*», le docteur Ronhaar reconnaît le bien fondé des griefs de la Belgique qui réclame une meilleure communication de l'Escaut avec le Rhin que le canal d'Hansweert. Par souci de bon voisinage, il le reconnaît, l'amélioration s'impose mais autrement que par le canal Anvers-Moerdijk. «*Dat niet*». Et la raison, abstraction faite du tort qu'en subirait le port de Rotterdam, «*pareil canal ferait partie du réseau rhénan et tomberait du coup sous le contrôle de la Commission Internationale du Rhin où l'influence française est prépondérante*». Voilà ce qui est enseigné aux milliers d'enfants, jeunes gens et jeunes filles, formant ainsi une conviction d'autant plus profonde qu'elle s'appuie sur le souci de l'honneur et de la souveraineté du pays.

Encore un mot. Comment le maître d'école hollandais envisage-t-il l'avenir du canal Juliana ? Le fameux bouchon de Lanaye ne l'embarasse guère comme on peut le voir dans le livre classique «*Beknopte Wereldgeographie*» publié en 1938 par Gescher. Le réseau fluvial formé par le canal Juliana, la canalisation de la Meuse,

enseigne-t-il, permettra aux bateaux de grandes dimensions de transporter du centre charbonnier et industriel hollandais ses produits jusqu'en Allemagne, en France, Strasbourg, en Suisse, Bâle, formidable extension de l'Hinterland étranger de Rotterdam.

Messieurs, à la séance du Sénat Belge du 13 mars 1937, le baron Nothomb, à propos du problème Hollando-Belge, rappelle sagement combien l'opinion publique est l'auxiliaire de la diplomatie. Alors que sur le terrain de litige, disait-il, il manquait au gouvernement belge et à ses diplomates pareil auxiliaire, les défenseurs des intérêts hollandais se sentaient forts, parce qu'ils savaient qu'ils avaient derrière eux pour les appuyer, une opinion bien exercée, toujours en éveil et particulièrement chatouilleuse quand les intérêts maritimes sont en jeu.

Messieurs, d'après les règles, l'exorde d'un discours a pour but de gagner la sympathie de l'auditoire pour la thèse qu'il défend et prépare un accueil favorable aux conséquences qui en découlent. Il n'a pas fallu de grands efforts d'éloquence pour vous persuader de la nécessité urgente de doter la ville d'Anvers d'un Musée Maritime. Il serait plus aisé encore de vous convaincre que l'initiative de pareille entreprise doit être l'apanage de l'Académie Nationale de Marine. Je n'insiste pas, ce serait prêcher des convertis. Mais s'il y a urgence à mettre la main à la pâte, il est aussi nécessaire de faire les choses dans un esprit de grandeur. C'est ici que se présente la grave question de l'emplacement, si, comme vous en êtes bien persuadés, le Musée sera un centre culturel. Qu'il ait donc son «pignon sur rue», et cela dans une de nos grandes artères, par exemple celle où dans un intéressant contraste, chaque jour se rencontre la vie trépidante des affaires avec les étalages de la mode, cette artère que le public anversoïis et étranger, aime à fréquenter, «parce qu'il y a toujours quelque chose à voir». Que l'accès du Musée soit aussi accueillant et cela à toutes les heures du jour.

Lors d'une visite le soir à la Bibliothèque municipale de New-York, j'y comptais près de 1500 personnes de tout âge, de tout sexe, de toute condition sociale à qui il avait semblé préférable de consacrer leurs instants de loisir à la lecture et à des recherches scientifiques que de respirer l'atmosphère de ces lieux de distractions populaires, que trop souvent on ne quitte qu'avec des nerfs fatigués et sans autre profit que des impressions fugitives sinon malsaines ou troublantes.

Que le jour, brille au loin comme une invitation à entrer, son titre : «Nationaal Zeevaart Museum - Musée National de Marine», et le soir, une enseigne lumineuse qui éclipse par son éclat celle des cinémas et des dancings.

Plus d'un d'entre vous a visité la ville de Hambourg. Lui fut-il possible de passer indifférent devant les somptueux locaux de la «Hamburg-Amerika Linie», quand il vit gravée sur la façade, en lettres d'or, la fière devise de la puissante compagnie : «Mein Feld ist die Welt»?

Mais une œuvre telle que nous la rêvons suppose des ressources considérables. Où les trouver ? Vous allez voir. Commençons. N'est-ce pas un fait d'expérience que les gens contribuent volontiers à une œuvre quand ils la voient sortir de terre ? Et quand cette œuvre est sympathique et répond à un besoin évident, comme un Musée national, les dons volontaires afflueront. Les moins fortunés voudront y contribuer par une modeste obole ; et quant aux autres, encore nombreux dans notre ville, ils y mettront encore un peu de leur point d'honneur ; peut être aussi seront-ils plus généreux si la petite vanité, inséparable de l'homme, y trouve son compte.

Mais il n'y a pas que l'initiative privée. Il est du devoir des pouvoirs publics d'intervenir dans une œuvre qui, vous en êtes bien convaincus, est appelée à rendre un service réel à la collectivité. Je n'ai garde de critiquer les interventions financières de l'Etat dans les dépenses de nos Musées artistiques, des laboratoires de recherches scientifiques de nos Universités et de nos Ecoles spéciales. Que l'Etat dote avec une munificence royale le Musée colonial de Tervueren. Que les pouvoirs publics continuent leurs sacrifices financiers pour la conservation et l'amélioration de la race, par l'organisation de plaines de jeux, de bassins de natation, de séjour à la mer pour les enfants débiles ; tant mieux, il y aura moins de déchets, moins d'épaves humaines, moins de vieillards précoces à héberger et à entretenir. Et dans le domaine maritime ? Depuis quelque temps le gouvernement adopte vis-à-vis de la marine nationale une politique, qui sans rassasier tous les appétits, témoigne l'intérêt qu'il porte à une industrie dont on semble trop longtemps avoir méconnu le rôle dans l'économie du pays. La formation professionnelle du marin est sagement encouragée, et je ne voudrais en rien réduire le budget de nos écoles de marine d'Ostende et d'Anvers. Mais est-ce donc caresser un vain espoir de voir un jour

tomber quelques miettes de la manne officielle, sur une entreprise comme celle qui retient votre attention en ce moment ?

Le budget de l'Instruction publique dépasse chaque année le milliard ; encore une fois serait-ce une utopie qu'un compte y figure en faveur du Musée Maritime ?

J'entends l'objection. Il est un principe dont il faut tenir compte : l'Etat, sans commettre une injustice vis-à-vis de la collectivité, ne peut apporter un secours matériel aux institutions privées dans le «but d'assurer leur rendement normal et de favoriser leur développement, que si elles sont d'une utilité publique». Or, les arguments qui précèdent ont suffisamment montré que ces conditions se réalisent. Mais s'il en est ainsi, l'Etat non seulement peut, mais doit intervenir. Tout récemment le Secrétaire d'Etat allemand, Monsieur Feder, pour justifier les sacrifices du Reich en matière de transport maritime, n'hésite pas à ranger celui-ci parmi les besoins primordiaux de l'homme. Dès lors, continue-t-il, l'Etat à qui personne ne conteste le devoir de pourvoir aux besoins du peuple, de son alimentation, de son habillement, de son habitation, l'Etat qui construit des routes, des autostrades, des canaux, des chemins de fer, ne peut logiquement échapper au devoir de protéger, de développer le transport maritime.

Il n'entre pas dans le cadre de cette modeste communication de vous faire entrevoir ce qui attend notre industrie maritime de la politique autarcique où les pays s'engagent les uns après les autres, convaincus que dans la lutte économique de l'heure présente, l'industrie de la mer est un élément primordial de l'existence et la paix de la nation. Inutile de vous rappeler les sommes formidables sous toutes les formes dépensées pour le développement ou le maintien de leur importance maritime. Ce qui doit davantage nous effrayer ce n'est pas seulement la discrimination des pavillons qui se pratique déjà un peu partout ; mais la main mise directe et brutale des gouvernements. A leurs yeux le temps est passé où l'industrie de la mer jusqu'ici indépendante de par sa nature pouvait s'exercer sous la loi de l'offre et de la demande. Désormais, «plus de pionniers, plus d'individualistes» ; nous vivons sous le régime des compromis et des ententes. A leur sens, le devoir de l'Etat est de mettre fin au système suranné du laisser-aller sans limite et d'organiser toute activité maritime de manière à éliminer les groupes fondés

sur l'égoïsme individuel ; la liberté individuelle doit être sacrifiée au bien de la collectivité. Trop longtemps les interventions pécuniaires du pays n'ont servi qu'à entretenir une concurrence désastreuse sans profit pour la masse du pays. De pareils principes pénètrent chaque jour davantage dans les peuples depuis que l'Economie politique traditionnelle a été refoulée par la Wehr-Politik qui veut organiser par l'Etat toutes les activités privées d'une nation en vue de la défense de son territoire.

Quel est le sort qui dans cette lutte implacable nous est réservé ? Il n'y a pas à désespérer car ce qu'on appelle les forces de la vie, résistent aux forces de destruction et de mort. Comme le disait récemment le Président de la Chambre de Commerce d'Anvers, M. Jussiant : les subsides, les moyens artificiels avec leur force brutale, n'ont jamais remplacé les capacités. A nous de former, et cela dans tous les domaines de notre activité économique, mais surtout dans l'industrie de la mer, les capacités, les compétences, valeurs d'ordre moral qui finissent tôt ou tard par l'emporter et qui sont les meilleures réserves d'un peuple comme le nôtre, qui vit et n'existe que par le travail. Pareille conception de la vie sera acceptée et comprise par l'opinion publique, quand celle-ci sera sortie de sa longue indifférence pour l'industrie de la mer, et aura subi l'influence persistante qu'un Musée tel que nous le voulons ne peut manquer d'exercer sur elle.

Parmi les conférences annoncées à l'occasion de l'Exposition Internationale de l'Eau à Liège, il y en a une dont le sujet mérite d'arrêter notre attention. Je cite le titre : «Examiner les meilleurs moyens de continuer chez l'homme adulte l'initiative progressive et de développer l'intérêt porté aux choses de la mer». J'aime à espérer que le conférencier aura soin de signaler les regrettables lacunes de l'enseignement de tous les degrés, des connaissances, maritimes, qu'il estimera comme vous qu'un Musée conçu dans l'esprit le plus large est un complément naturel, une leçon des choses par la vue, sans laquelle ne se conçoit pas ou sera superficielle l'éducation maritime de la masse du peuple. L'expérience nous apprend chaque jour un peu mieux, que les connaissances acquises à l'Ecole demeurent, si l'attention et l'effort trouvent chez l'enfant un soutien dans la conviction que la théorie pure est capable d'applications tangibles, qui deviendront pour lui des êtres vivants dans un monde nouveau et insoupçonné jusqu'alors.

Puisse ce rêve se réaliser ; puisse dans un avenir pas trop

lointain, notre jeunesse scolaire venir, sous la conduite de ses maîtres, venir nombreuse au Musée Maritime ! Alors leurs yeux émerveillés verront là se déployer comme dans un grand livre les fastes glorieux des anciens marins belges, mais aussi les merveilles de la technique navale, les progrès de la science de la mer, de la sécurité des passagers et des marchandises, fruits des longues études, des patientes recherches de nos ingénieurs, de nos savants qui méritent autre chose que l'ingratitude de l'indifférence et de l'oubli.

Messieurs, n'est-ce pas de l'audace qui frise la témérité d'oser compter sur un concours financier quelconque en ces heures de crise où les bourses se ferment en même temps que les cœurs ? Un grand homme a dit : « Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer ».

Que ce soit là notre devise !

---